Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5516

31. 10. 89

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/5196 —

Flughafen Münster – Osnabrück (FMO)

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 26. Oktober 1989 – LR 11/62.11.30-47/111 Va 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Vekehrssituation des zentralen Münsterlandes
   a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, das zentrale Münsterland mit seinen Autobahn- und Gleisanschlüssen in Richtung Ruhrgebiet und Bremen/Hamburg sei verkehrlich ungünstig erschlossen?

Das zentrale Münsterland ist mit den Autobahnen Kamen–Münster–Osnabrück–Bremen–Hamburg (A 1) und Wuppertal–Recklinghausen–Münster (A 43) sowohl in Richtung Ruhrgebiet als auch in Richtung Bremen–Hamburg gut angebunden. Es wird ferner über die Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn Hamburg–Münster und Münster–Köln erschlossen. Die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen dienen der Rationalisierung und Modernisierung, der Geschwindigkeitssteigerung auf bis zu 200 km/h und der Beseitigung von Kapazitätsengpässen. Sie sind im Abschnitt Hamburg–Münster bis auf Restarbeiten abgeschlossen; im Abschnitt Münster–Köln werden die leistungssteigernden Maßnahmen voraussichtlich im Jahre 1991 nutzbar sein.

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Erreichbarkeit des FMO über die Autobahnanschlüsse Greven und Ladbergen?

Die Erreichbarkeit des Flughafens Münster–Osnabrück über die Autobahn A 1 und die gut ausgebauten Bundesstraßen B 475

(Ladbergen) bzw. B 481 (Greven) sowie die Kreisstraße K 9 ist vergleichbar mit der der anderen regional bedeutenden Flughäfen.

c) Wie groß wäre beim Bau eines dritten A1-Anschlusses die Streckenersparnis und die Zeitersparnis zum Erreichen des FMO gegenüber der jetzigen Situation mit zwei Autobahnanschlüssen?

Bei einem Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges „Strumps Damm" zu einem dritten direkten Anschluß an die A 1 ergibt sich folgende Streckenersparnis:

1. Von Osnabrück 2 km;
2. von Münster 1,25 km.

Der Zeitgewinn beträgt 3 bis 5 Minuten.

d) Kann nach Ansicht der Bundesregierung durch einen dritten A1-Anschluß der Einzugsbereich des FMO vergrößert werden? Wenn ja, auf wie viele Einwohner?

Aufgrund der geringen Zeit- und Streckenersparnis hält die Bundesregierung die Erweiterung des Einzugsbereichs um 10 bis 20 Prozent für möglich. Einzelheiten werden vom Land durch ein Gutachten untersucht werden.

e) Hat die Bundesregierung bereits „positive Signale" zum Bau des dritten A1-Anschlusses gegeben? Wenn ja, wie sahen diese „Signale" aus?

Nein.

2. Planungen zum Ausbau des FMO
   a) Seit wann gibt es Planungen zum Ausbau des FMO?
   b) Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf für die geplanten Aus-, Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen, aufgeschlüsselt nach Jahren und Investitionsobjekten?

Der Ausbau von Flughäfen liegt in der Planungshoheit der Länder. Für den Flughafen Münster–Osnabrück bestehen Ausbaupläne seit 1975.

Es wird nach Angaben des Landes mit einem Gesamtinvestitionsbedarf von insgesamt 78 Mio. DM gerechnet. Diese Beträge teilen sich wie folgt auf:

1990	ca. 24,6 Mio. DM	[siehe zu Frage 2 d)]
1991	ca. 27,0 Mio. DM	Neubau Fluggastabfertigungsgebäude
1992	ca. 27,0 Mio. DM	Neubau Fluggastabfertigungsgebäude
Zusammen	ca. 78,6 Mio. DM	in 3 Jahren

c) Kann die Bundesregierung die Aussage der FMO-GmbH bestätigen, der Ausbau der Start- und Landebahn sei in einer Größe geplant, „die jedem auf der Welt existierenden Flugzeug den Start und die Landung ermöglicht"?

Es trifft nach Kenntnis der Bundesregierung nicht zu, daß die Flughafen GmbH behauptet hat, der Ausbau der Start- und Landebahn sei in einer Größe geplant, „die jedem auf der Welt existierenden Flugzeug den Start und die Landung ermöglicht."

d) Welche Maßnahmen – den FMO betreffend – hat die Landesregierung NRW in ihr Landesinvestitionsprogramm aufgenommen und bei der Bundesregierung zur Finanzierung angemeldet? Wie beurteilt die Bundesregierung die einzelnen Maßnahmen? Welche Maßnahmen will die Bundesregierung finanzieren und in welcher Höhe?

Die Landesregierung hat folgende – den Flughafen betreffende Maßnahmen in ihr Landesinvestitionsprogramm aufgenommen und bei der Bundesregierung angemeldet:

Maßnahmen	Kosten TDM	Förderung durch Bund TDM
1989:		
Abwasser-Entsorgung	2 550	1 658
Sanierung S/L-Bahn	3 500	2 275
Luftpost-/Luftfrachthalle	800	520
Notstrom-/Transformatorstation	550	358
	7 400	4 811
1990:		
Infrastrukturmaßnahmen	16 600	10 800
Landebahnbefeuerung Cat. II	6 000	4 800
Vorfelderweiterung	1 000	650
Bürogebäude	1 000	650
	24 600	16 900
Insgesamt:	32 000	21 711

Die Bundesregierung beurteilt die Maßnahme positiv und wird sie wie angegeben fördern.

3. Wirtschaftlichkeit des FMO

a) Wie hoch ist der Bilanzverlust des FMO seit Bestehen?
Wie hoch war seitdem der Betriebskostenzuschuß der beteiligten Städte und Kreise?

Die Bilanzverluste betrugen von 1967 bis 1968 je unter 10 000 DM, von 1969 bis 1981 und 1983 bis 1988 jährlich zwischen 80 000 DM und 2,6 Mio. DM, 1982 fiel mit 3,7 Mio. DM aus diesem Rahmen. Die Verluste entsprechen den Zuschüssen der beteiligten Städte und Kreise (Stadt Münster, Stadt Osnabrück, Kreis Steinfurt, Stadt Greven, Landkreis Osnabrück).

b) Wie beurteilt die Bundesregierung den infrastrukturellen Einfluß des FMO auf die Wirschaft der Region?

c) Wie viele Arbeitsplätze sind trotz des Flughafens seit 1986 in der Region abgebaut worden?

Allgemein haben Flughäfen einen positiven Einfluß auf den Arbeitsmarkt. In den Arbeitsamtsbezirken Münster und Rheine hat die Zahl der Arbeitsplätze von 1986 bis 1988 um rund 9 000 zugenommen. Genaue Aussagen sind nicht möglich.

d) Wie viele Arbeitsplätze sind unmittelbar durch die Investitionen am FMO in den letzten 3 Jahren neu geschaffen worden? Wie viele dieser Arbeitsplätze sind durch Arbeitskräfte aus der Region besetzt worden?

Am Flughafen werden z. Z. über 300 Arbeitskräfte beschäftigt mit steigender Tendenz.

Unmittelbar durch den Flughafen sind in den letzten drei Jahren ca. 150 Arbeitsplätze am Flughafen geschaffen worden. Erhebungen des Flughafens haben ergeben, daß 62 Prozent der Mitarbeiter aus Greven, Saerbeck und Ladbergen stammen, 33 Prozent der Mitarbeiter in der näheren Umgebung bis 80 km und 5 Prozent weiter als 80 km vom Flughafen entfernt ihren Wohnort haben.

4. Ökologische Kosten des FMO

a) Gemäß Planfeststellungsbeschluß vom 21. Oktober 1976 mußte die FMO-GmbH für die Erweiterungsbauten 2,5 ha Neuaufforstungen anlegen.

Wann und wo ist dies geschehen? Wann und wo ist für den Bau des FMO selbst Ausgleich oder Ersatz geleistet worden?

Die Neuaufforstungen sind noch nicht abgeschlossen. Probleme bereitet die Vereinbarkeit der Baumarten mit der Bodenbeschaffenheit. Die erste Anpflanzung ist nicht angegangen.

b) Wie viele ha Wald wurden für den Bau des FMO gerodet, und wie viele ha naturnaher Flächen wurden darüber hinaus versiegelt?

Ca. 50 Prozent der Flughafenfläche (190 ha) war von einer kombinierten Maßnahme Kampfmittelbeseitigung/Rodung im Jahre 1967 betroffen. Es handelte sich um kleinwüchsige Nadelhölzer, Birken und Buschwerk. Genaue Aufmaße liegen nicht vor. Ca. 12 Prozent der Gesamtfläche ist bebaut bzw. befestigt.

c) Wie beurteilt die Bundesregierung die in der Nähe des FMO gelegene „Kroner Heide" hinsichtlich ihres ökologischen Wertes? Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die „Kroner Heide" als Naturschutzgebiet zu sichern ist? Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist nicht zuständig. Das Land Nordrhein-Westfalen hat mitgeteilt: Aufgrund der Belange des Natur- und

Artenschutzes, insbesondere der ornithologischen Bedeutung als Uferschnepfenbrutgebiet und unter Berücksichtigung des Zieles der Landesregierung, 3 Prozent der Landesfläche unter Naturschutz zu stellen, erscheine die Ausweisung der „Kroner Heide" als Naturschutzgebiet aus heutiger Sicht wünschenswert.

d) Warum ist – nach Erkenntnis der Bundesregierung – das Gelände der „Kroner Heide" bei der Aufstellung des Landschaftsplans „Grevener Sande" Anfang der 80er Jahre nicht berücksichtigt worden?

Nach Angaben des Landes Nordrhein-Westfalen war die Uferschnepfenpopulation der „Kroner Heide" zur Zeit der Erarbeitung des Landschaftsplanes „Grevener Sande" durchaus bekannt. Sie sei aufgrund der damaligen Bestandssituation jedoch nicht als gefährdet bewertet worden. Diese Einschätzung habe sich aufgrund der inzwischen eingetretenen Entwicklung geändert. Der Landschaftsplan „Grevener Sande" sei jedoch bereits seit dem 1. Juni 1982 rechtskräftig. Nach den heutigen Erkenntnissen werde die „Kroner Heide" wegen ihrer Bedeutung als Brutgebiet für gefährdete Vogelarten als naturschutzwürdig eingeschätzt. Es sei davon auszugehen, daß bei einer Fortschreibung des Landschaftsplanes „Grevener Sande" diese Gesichtspunkte einbezogen würden.

5. Militärischer Flugverkehr am FMO

a) Wie viele Starts und Landungen von Militärflugzeugen gab es in den Jahren 1985 bis 1988 am FMO? Welchen Zweck hatten diese Flugbewegungen? Wie viele Militärgüter wurden 1988 am FMO umgeschlagen?

4573; ihr Anteil an der Gesamtzahl der Starts und Landungen ist gering, er lag 1988 bei 1,4 Prozent. Der Zweck ist militärischer Natur. 1988 wurden keine Militärgüter umgeschlagen.

b) Ist bei einem Ausbau des FMO und einer entsprechenden Erhöhung der Anzahl von Starts und Landungen geplant, die militärischen Tiefflüge im Bereich des Münsterlandes und der Area 2 zu reduzieren? Welche Auswirkungen wird eine Erhöhung der Anzahl von Starts und Landungen auf dem FMO auf den Flugbetrieb an den Fliegerhorsten in Rheine haben?

Es ist nicht geplant, die militärischen Tiefflüge im Bereich des Münsterlandes und des Tieffluggebiets Nr. 2 nur wegen des Ausbaus des Flughafens Münster–Osnabrück zu reduzieren. Die Auswirkungen der Erhöhung der Anzahl der Starts und Landungen auf dem Flughafen Münster–Osnabrück auf den Flugbetrieb an den Fliegerhorsten Rheine/Hopsten und Rheine/Bentlage können zur Zeit noch nicht abgeschätzt werden.

c) Ist bei einer Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen am FMO zu erwarten, daß die Verbindungsstrecken zwischen der Tiefflugarea 2 und den übrigen Areas geändert werden müssen? Wenn ja, in welcher Weise?

Die Verbindungsstrecken 250 Fuß zwischen den Tieffluggebieten 250 Fuß werden seit 1974 nicht mehr benutzt. Eine Auswirkung ist nicht gegeben.

d) Wie kann die Bundesregierung gewährleisten, daß Überschneidungen der zivilen mit der militärischen Luftfahrt nicht zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung werden können?

Durch entsprechende Vereinbarungen zwischen der zivilen und der militärischen Flugsicherung ist sichergestellt, daß der Flugverkehr am Flughafen Münster–Osnabrück, wie auch anderswo, nach international gültigen Verfahren abgewickelt wird. Von einem erhöhten Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung kann nicht die Rede sein.

6. Nachtstarts und -landungen am FMO

Kann die Bundesregierung ausschließen, daß nächtlicher Postfrachtverkehr am FMO als Einstieg in den generellen Nachtflugverkehr dient? Ist eine Ausdehnung des Nachtflugverkehrs geplant? Dürften außer den Postfrachtflugzeugen auch andere Maschinen der leiseren Kategorien nachts am FMO starten und landen?

Nein, denn eine Ausdehnung ist nicht planbar. Durch die Einbeziehung des Flughafens Münster–Osnabrück in das Luftpostnetz ist der Flughafen nachts allgemein für leise Luftfahrzeuge bis 3.30 Uhr geöffnet. Die Nachtflugbeschränkungen werden auf Vorschlag der örtlichen Fluglärmkommissionen von den Ländern erlassen.

7. Sicherheitsvorkehrungen am FMO

Welche Sicherheitsvorkehrungen sind geplant, um auch toxische, explosive und radioaktive Güter über den FMO umschlagen zu können? Wie hoch ist der prognostizierte Anteil von toxischen, explosiven und radioaktiven Gütern am Gesamtgüteraufkommen des FMO?

Durch die Ausbildung der Mitarbeiter des Flughafens in den Bereichen Passagierabfertigung und Fracht wird sichergestellt, daß Gefahrgüter, sofern sie anfallen, nach den internationalen Sicherheitsbestimmungen befördert oder von der Beförderung ausgeschlossen werden. Allerdings ist der Anteil dieser Güter zur Zeit gleich Null.

8. Flugsicherung am FMO

Beabsichtigt die Bundesregierung, die Flugsicherung am FMO im Zuge der Neuorganisation ganz auf zivile Stellen zu übertragen?

Die vorgesehene Neuorganisation der Flugsicherung hat keinen Einfluß auf die Verflechtung der An- und Abflugverfahren der zwei Militärflugplätze mit denen des Flughafens Münster–Osnabrück. Eine Änderung der Zuständigkeiten für die An-/Abflugkontrolle in dem betroffenen Luftraum ist nicht beabsichtigt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333